Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5893**

19. Wahlperiode 20.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Britta Haßelmann, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrswende in Städten, mehr Raum für das Rad – Einführung von Fahrradstraßen erleichtern und Fahrradzonen etablieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein wichtiger Baustein der Verkehrswende ist der klimaschonende Fahrradverkehr. Fahrradfahren dient im Vergleich zum Autofahren außerdem der Lebensqualität der Menschen in den Städten: denn Fahrradfahren ist leise, benötigt nur wenig versiegelte Fläche, schafft damit Platz für Grün- und Spielräume, hält die Atemluft sauber, hält gesund durch Bewegung, und ist – bei guter Fahrradinfrastruktur – sicher. Es ist daher erfreulich, dass immer mehr Bürgerinnen und Bürger laut der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragten Studie „Mobilität in Deutschland“ das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzen.[1] Der Zweiradindustrieverband verzeichnet zudem rasant ansteigende Zahlen an verkauften Elektrofahrrädern. Allein für das Jahr 2018 rechnet der Verband mit 850.000 verkauften E-Bikes.[2]Auch Kommunen und Gemeinden sind zunehmend bereit die Infrastruktur für den Fahrradverkehr auszubauen, werden aber durch vielfältige Regelungen auf Bundesebene ausgebremst. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf. Die Bundesregierung muss daher den Fahrradverkehr stärker fördern und unterstützen.

Die aktuelle Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht das Zeichen 244.1 für die Einführung von Fahrradstraßen vor. Allerdings haben die Verkehrsbehörden entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVo) nur die Möglichkeit, Straßen, in denen der „Radverkehr die vorherr-

[1] http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf, abgerufen am 28.09.2018

[2]https://www.ziv-zweirad.de/presse/pressemitteilungen/detail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=680&cHash=188a9665d5e4bc3561051ea79c5f1478, abgerufen am 28.09.2018

schende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, in Fahrradstraßen umzuwidmen. Außerdem müssen „vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.“[3]

Ein zentraler Baustein hierfür ist die Möglichkeit für Städte und Gemeinden, Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die zur Fortbewegung ein Fahrrad nutzen, mehr Raum zu geben und diesen sicher zu gestalten. Fußgängerinnen, Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer dürfen nicht gegeneinander ausgespielt und gezwungen werden, auf immer engerem Raum um Platz zu konkurrieren. Die bisherigen Regelungen samt ihrer Einschränkungen – wie oben dargestellt – reichen daher für eine echte Verkehrswende nicht aus.

II. Der Deutsche Bundestag erklärt:

1. Der Straßenraum ist bislang insbesondere zu Lasten des Radverkehrs ungerecht aufgeteilt. Bundesrechtliche Vorgaben in der Straßenverkehrsordnung behindern eine andere Aufteilung und diskriminieren klimaschonende Verkehrsmittel.

2. Fahrradstraßen einzuführen wird unverhältnismäßig hohen Anforderungen unterworfen, was den Zielen den Radverkehr zu fördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität in hoch verdichteten Wohnquartieren zu verbessern widerspricht.

3. Zur Entlastung von Stadtvierteln von Durchgangsverkehr und zu Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einführung von Fahrradvierteln mittels Ausweisung von Fahrradzonen geeignet und sinnvoll.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. In der StVO die Einführung von Fahrradzonen zu regeln und ein entsprechendes Zusatzzeichen einzuführen,
2. Die Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen deutlich zu erleichtern und dazu die VwV-StVO dahingehend zu ändern,
    a. dass eine vorherrschende oder erwartete Verkehrsart nicht mehr vorausgesetzt ist (Streichung Satz 1), um Fahrradstraßen oder Fahrradzonen einzuführen,
    b. eine Empfehlung aufzunehmen, dass Fahrradstraßen als Vorfahrtstraßen anzulegen sind, oder eine äquivalente Lösung zu schaffen,
    c. eine Empfehlung aufzunehmen, dass in Fahrradstraßen Durchfahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr mithilfe verkehrsordnungsrechtlicher und baulicher Maßnahmen sowie Lenkungsvorgaben mit Hilfe von z.B. Markierungen umzusetzen sind, um Durchgangsverkehre zu reduzieren.

Berlin, den 19. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

[3] Siehe VwV-StVO zu § 41 zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) in Deutschland steigt stetig an.[4] Gleichzeitig steigen die Anzahl an Staukilometern.[5] Die Zahl an Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern geht im Gegensatz zu anderen Unfallarten nicht zurück.[6] Autoabgase verschmutzen die Atemluft und tragen zum Klimawandel bei. Immer mehr und immer größere Autos verbrauchen immer mehr Platz, auf den Straßen und um zu parken. Platz und Aufenthaltsraum, der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ebenso fehlt wie Kindern zum Spielen. Angesichts dieser und zahlreicher weiterer negativer Externalitäten, die durch die ansteigende Masse an Pkw entstehen, ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Wachsende, immer stärker verdichtete Städte sollen auch in Zukunft noch lebenswert sein. Leise, umweltfreundliche, und sicherere Verkehrsmittel müssen zukünftig Vorrang haben.

Fahrradstraßen sind dafür ein erster und wichtiger Schritt. Allerdings fehlt es an einheitlichen Bestimmungen, welche Kriterien eine Fahrradstraße erfüllen muss etwa in Zusammenhang mit Durchfahrts- und Anliegerverkehren. Hinzu kommt, dass der Einführung von Fahrradstraßen große Hürden in den Weg gelegt werden. So muss bisher zwingend auf die Belange des Pkw-Verkehrs Rücksicht genommen und es können nur Straßen in Fahrradstraßen umgewidmet werden, wenn ein hohes Fahrradaufkommen besteht bzw. dies zu erwarten ist. Dies widerspricht der Idee, dass Umgestaltung und Veränderung von Verkehrspolitik auch verändertes Verkehrsverhalten zur Folge haben kann, die erst langfristig ihre Wirkung zeigen. So wird Politik darauf reduziert, auf bereits vorhandene Gegebenheiten zu reagieren. Dabei greift die Bundesregierung in die Freiheiten von Kommunen ein, eine Verkehrspolitik fern der autozentrierten Verkehrspolitik des Bundes zukunftsweisend zu entwickeln.

Bremen setzt derzeit sehr erfolgreich ein erstes Fahrradmodelquartier „Alte Neustadt Bremen“ um. Die Fahrradquartiere sollen die Lebensqualität im Stadtteil verbessern, den Fuß- und Radverkehrsanteil erhöhen und so zum Klimaschutz beigetragen.[7] Das Projekt wird zu 90 Prozent durch den Bund, zu großen Teilen aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, finanziert. Fahrradquartiere bzw. Fahrradzonen wären ein folgerichtiger nächster Schritt in der Umgestaltung der StVO.

Fahrradzonen sind, ähnlich bereits existierender 30er-Zonen, Bereiche, in denen sich mehrere Fahrradstraßen befinden. Um zu ermöglichen, ganze Fahrtstrecken auf Fahrradstraßen und in Fahrradzonen zurückzulegen, ist Kommunen zu empfehlen, ein gut durchdachtes Netz an Fahrradstraßen und -zonen strategisch zu planen und umzuwidmen.

Fahrradzonen wären ein besonders geeignetes Mittel, um den Verkehr in Innenstadtbereichen zu beruhigen, dort, wo Menschen im Nahbereich zu Fuß oder mit dem Fahrrad alltägliche Erledigungen durchführen können. Fahrradzonen sollen dann eingerichtet werden können, wenn dies für Stadt- und Verkehrsplanung einer Kommune sinnvoll erscheint. Fahrradfahrende Kinder unter acht Jahren, Fußgängerinnen und Fußgänger sollen, wie in anderen Straßen und soweit vorhanden und benutzbar, den Gehweg oder Seitenstreifen benutzen.

Fahrradstraßen sind derzeit regelmäßig keine durchgehenden Vorfahrtstraßen. Sie werden an Kreuzungen oft aufgehoben, um hinter der Kreuzung wieder neu zu beginnen. Der Sinn von Fahrradstraßen, Fahrradfahrenden im Verkehr auf einer bestimmten Strecke Vorrang zu gewähren, wird damit stark eingeschränkt. In Fahrradzonen haben Fahrradfahrende auch an Kreuzungen Vorrang. Für mehrere, sich kreuzende Fahrradfahrende gilt rechts

[4] https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html
[5] https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz-2017/
[6] https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/pm_unfallentwicklung_PDF.pdf?__blob=publicationFile
[7] https://radquartier-bremen.de/ziele/

vor links. Für Fahrradstraßen außerhalb von Fahrradzonen muss es möglich sein, diese als Vorfahrtstraßen zu deklarieren, ohne dass dabei ein Schilderwald entsteht.

Weiterhin werden die Zufahrtsbeschränkungen zu Fahrradstraßen durch Pkw-Fahrerinnen und -fahrer immer wieder missachtet. Übertretungen der Zufahrtsbeschränkung müssen daher wirksam sanktioniert werden. Zusätzlich sollten sie durch bauliche Maßnahmen und Lenkungsvorgaben besser durchgesetzt werden. Anwohnerinnen und Anwohner von Fahrradzonen und Fahrradstraßen ist die Ein- und Ausfahrt erlaubt. Es ist immer der kürzeste Weg in und aus dem Bereich zu wählen. Dies ist von Behörden entsprechend anzuordnen. Eine reine Durchfahrt durch die betroffenen Straßen oder den Bereich ist nicht erlaubt. Eine Regelung für den Lieferverkehr soll durch die Bundesregierung geprüft und vorgeschlagen werden.

Um dem Radverkehr in Fahrradstraßen noch klareren Vorrang einzuräumen, muss zudem überdacht werden, wie eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit des dort zugelassenen motorisierten Verkehrs konsequent durchzusetzen ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.